SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 17 y 01 minutos.)

Dese cuenta de un asunto entrado.

(Se da del siguiente:)

"Carpeta Nº 739/ 2011. Contingente militar desplegado en la República de Haití. Se prorroga su permanencia hasta el 21 de diciembre de 2012. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo. (Distribuido Nº 1129/2011)."

En nombre de la Comisión de Defensa Nacional tenemos el gusto de recibir al señor Subsecretario de Defensa Nacional y sus asesores a fin de abordar un proyecto de ley por el que se modifica el artículo 103 del Decreto Ley Nº 14.747, de 28 de diciembre de 1977, Ley Orgánica de la Fuerza Aérea. Esta invitación tiene por motivo conocer los fundamentos y las razones que el Poder Ejecutivo esgrime para la presentación de este proyecto de ley. Agradecemos al señor Subsecretario de Defensa Nacional por haber concurrido a la Comisión y le cedemos la palabra para que dé las explicaciones del caso.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Muchas gracias. Para nosotros es un gusto concurrir a la Comisión de Defensa Nacional del Senado de la República. Vine acompañado por el Coronel Aviador Alberto de Medina, Ayudante Aéreo del señor Ministro, la doctora Rossana Battagliese, Asesora Jurídica Personal del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y el Coronel Rubel Batista, Jefe del Estado Mayor Personal del Comandante en Jefe.

Como bien se ha dicho, el motivo de nuestra comparecencia en la Comisión tiene que ver con la modificación del artículo 103 del Decreto Ley Nº 14.747 del año 1977 -Ley Orgánica de la Fuerza Aérea- y mediante un artículo único se pretende cambiar su redacción.

Si el señor Presidente me lo permite, cedería el uso de la palabra a la doctora Battagliese, quien informará respecto a este tema.

SEÑORA BATTAGLIESE.- Este proyecto de ley se inspiró en una situación que, en los hechos, ya está plasmada. En la Fuerza Aérea hay Oficiales que, si bien egresaron de la Escuela de Aeronáutica en determinado escalafón, con el correr de los años han adquirido perfeccionamiento y desempeñan funciones en una especialidad distinta al escalafón del que egresaron en la Escuela Militar. Con esta nueva redacción, este proyecto de ley contemplaría una situación que ya ocurre en la realidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Podría dar algún ejemplo?

SEÑORA BATTAGLIESE.- Puedo citar el caso de un Oficial que egresó de la Escuela Militar de Aeronáutica en el Escalafón Comunicación y Electrónica y ya siendo Teniente Segundo desempeñaba funciones en el Escalafón de Meteorología. Hoy en día es Comandante y hasta el presente siempre ocupó cargos relacionados con Meteorología y desarrolló actividades a bordo como meteorólogo. También hizo infinidad de cursos y posgrados con referencia a esa materia.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Este proyecto de ley amplía una facultad ya existente que se refería fundamentalmente a los Escalafones "A" y "B" de Oficiales Subalternos, que tenían que ver con personal que llevaba adelante tareas de aviador y de apoyo. Hoy se refiere a los Escalafones desde el "A" hasta el "G", o sea que se hace una ampliación y se trata de contemplar situaciones que, como decía la doctora Battagliese, de hecho ya estaban existiendo, sin afectar lo que es la propia estructura escalafonaria de la Fuerza Aérea.

Esta iniciativa atiende los aspectos que tienen que ver con las jerarquías y grados, y no genera precedencia en el orden del escalafón en el cual se ingresa. Quiere decir que se empieza por debajo y no se altera el orden de precedencia existente.

Estos aspectos son los básicos.

SEÑOR BATISTA.- Quiero ampliar un poco esta información.

Antiguamente, los Oficiales se recibían en dos escalafones genéricos: Aviadores y NDR, que quería decir "Navegantes de Diferentes Roles". En este último escalafón se comprendían las especialidades tales como Meteorología, Comunicaciones, Abastecimiento y Mantenimiento que luego, a partir del año 1974, fueron consideradas independientemente como especialidades en sí mismas. Es decir que el Oficial se recibía como Aviador o en las diferentes especialidades en que se disgregó el Escalafón NDR.

En vistas de que fueron cambiando las necesidades de la Fuerza Aérea, a partir del año 1991, al disminuir la cantidad de ingresos y egresos, se vuelve al Escalafón "Navegantes de Diferentes Roles" y, entonces, allí se incluyen las diferentes ramas. En ese momento, la persona podía por necesidad o por factores de salud -cuando tenía algún problema en vuelo- pasar de Aviador a cada una de las ramas mencionadas. Lo que estamos haciendo ahora es, simplemente, ordenar la petición.

Con respecto a este caso puntual que presentamos, quiero decir que se trata de un Oficial que, por necesidad de la Fuerza, cumplía dos funciones: la propia, en comunicaciones en un aeródromo del interior y, además, cubría los servicios de meteorología porque no había quién los realizara; luego siguió en esta última rama.

Quiere decir que, repito, lo único que pretendemos es ordenar un poco el panorama. La propuesta no afecta en nada porque esta persona mantendría el mismo grado e igual antigüedad y sería puesto a la izquierda de los integrantes de ese escalafón.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber cuántas situaciones de esta naturaleza se plantean.

SEÑOR BATISTA.- Puntualmente, en el día de hoy es solamente una porque, como decía, al haberse vuelto al Escalafón NDR, la persona puede moverse dentro de él sin problema. Todo esto se puntualizó al haberse recibido algunas tandas en estas áreas. Si mantuviéramos el enfoque de ese escalafón, no habría problema porque cualquiera de las funciones que la persona pudiera cumplir estaría englobada allí.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- La pregunta del señor Presidente apunta a si estamos hablando de un caso particular. Efectivamente, se trata de un caso particular pero que comprende un universo mucho mayor dentro de lo que es el escalafón de la Fuerza Aérea. O sea que no se pretende legislar para un caso sino que, desde nuestra parte, se apunta a una legislación que ampare a un abanico mucho más importante, a pesar de hacerse mención, como ejemplo, a un caso particular.

SEÑORA TOPOLANSKY.- No entiendo por qué en el artículo 103 original se habla de los Escalafones "A" y "B", pero en la nueva redacción no se los menciona; pienso que deberían aparecer en la redacción propuesta de ese artículo.

SEÑORA BATTAGLIESE.- En el inciso 1º la modificación es a continuación del Escalafón "A" y "B".

SEÑORA TOPOLANSKY.- Entonces, el artículo comenzaría: "Los Oficiales subalternos pertenecientes a los actuales Escalafones 'A' y 'B'", y continuaría diciendo: "Los Oficiales pertenecientes al Cuerpo de Comando", etcétera.

Si el acápite del artículo dice: "Modificar el artículo 103 del Decreto Ley 14.747 (Orgánico de la Fuerza Aérea) de 28 de diciembre de 1977, el que quedará redactado de la siguiente forma:", al permanecer los Escalafones "A" y "B", creo que tendrían que aparecer en la nueva redacción y después incorporar el resto, porque de lo contrario da la impresión de que se suprimen.

SEÑOR PRESIDENTE.- La doctora Battagliese contestará la pregunta de la señora Senadora Topolansky.

SEÑORA BATTAGLIESE.- Así es como figura la primera parte del artículo en el cuadro comparativo. Pero en el proyecto de ley dice: "Los Oficiales pertenecientes al Cuerpo de Comando, cualquiera sea su grado, podrá optar a su solicitud por pasar a integrar los Escalafones "C", no nombra a los Escalafones "A" y "B" porque se aclara: "cualquiera sea su grado".

SEÑORA TOPOLANSKY.- Entonces, la expresión "cualquiera sea su grado", incorporaría los Escalafones "A" y "B".

SEÑOR BATISTA.- En el comparativo no hay consideraciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- El proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo se refiere a la modificación del artículo 103. La única redacción es la que aquí tenemos, que no hace referencia al Título II, Personal, Capítulo X, que sería modificado por esta norma. Entonces, en estas condiciones el artículo 103 dirá: "Los Oficiales pertenecientes al Cuerpo de Comando, cualquiera sea su grado, podrán optar a su solicitud por pasar a integrar los Escalafones 'C'", es decir que amplían los escalafones "A" y "B" al resto. Además, se establece que al dejar su escalafón de origen no generará vacante y que ingresarán al otro en el último lugar en el orden de precedencia de su jerarquía.

Para terminar, quisiera preguntar de qué forma deben acreditar la aptitud para ingresar. ¿El Comando Mayor ya ha pensado en algo, como algún requisito específico o aptitud técnica, o lo harán por concurso?

SEÑOR BATISTA.- El Oficial que se puso como ejemplo hizo varios cursos de su segunda especialidad. La Escuela de Comando es la encargada de las funciones nuevas, como ocurre cuando los pilotos cambian al Escalafón de Navegante debido a algún problema médico; es decir, nivela y evalúa a las personas, cualquiera sea la especialidad de que se trate. En el caso de los pilotos, continúan cumpliendo funciones de abordo pero como navegantes, manejando el instrumental; para eso se les amplían los conocimientos que ya tienen.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El Cuerpo de Comando tiene alguna característica especial respecto de otros Oficiales Subalternos? Es decir, ¿se restringe al Cuerpo de Comando o tendrán el mismo derecho otros Oficiales Subalternos?

SEÑOR BATISTA.- Al decir "Cuerpo de Comando" no se alude puntualmente al edificio del Comando o a la gente que lo integra, sino al personal especializado de la Fuerza Aérea. Por ejemplo, tenemos allí a la doctora Battagliese, que es Técnico Profesional en el área jurídica.

En definitiva, el Cuerpo de Comando es el cuerpo activo de la especialidad Fuerza Aérea.

SEÑOR NIN NOVOA.- Quisiera hacer una consulta al solo efecto de saciar mi curiosidad. ¿Hay una edad límite para dejar de ser aviador o un tope, como sucede en la Administración Pública, donde hay que retirarse a los 70 años? ¿Es posible ser aviador hasta los 70 años?

SEÑOR BATISTA.- No hay una edad tope, como sí es el caso de las aerolíneas, donde la edad límite está estipulada en 68 años y se toman en cuenta problemas de salud como puede ser la poca o mala visión, la respuesta de vuelo, etcétera. Nuestro tope de retiro no llega a esa edad y por lo tanto, mientras el piloto esté físicamente en condiciones, puede seguir volando. Para ello anualmente se

realiza un examen psicofísico muy completo; de acuerdo a los cambios que se hayan producido en las condiciones físicas del piloto, puede llegar a ser removido de las actividades de vuelo.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- No solo se toma en cuenta la edad y la aptitud psicofísica, sino también el entrenamiento necesario para pilotar determinado tipo de aeronave, porque permanentemente se deben realizar cursos de capacitación y rendir los exámenes correspondientes.

SEÑOR GALLO.- ¿Cuál es la edad de retiro?

SEÑOR BATISTA.- Para el grado de Coronel la edad de retiro es 55 años; es por grado y no por el hecho de ser piloto.

(Intervención del señor Senador Gallo que no se oye.)

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo entendido que es la actividad como piloto y como activo dentro de la Fuerza Aérea.

SEÑOR BATISTA.- Así es, señor Presidente.

SEÑOR GALLO.- Quería hacer una pregunta al señor Subsecretario sobre un tema que no estaba marcado dentro de la agenda que, en todo caso, nos dirá si está en condiciones de responderla o no. Me gustaría que se me dijera qué información tiene el Ministerio de Defensa Nacional respecto a la marcha y a aspectos vinculado al censo, en tanto ha tenido su parte de responsabilidad. En caso de que el señor Subsecretario no tenga información, dejaremos el tema para otro momento.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- El censo agropecuario es un tema de trascendental importancia para el Gobierno nacional. Sabido es que se lleva adelante cada diez años. Obviamente, desde el punto de vista técnico y de la evaluación, es responsabilidad del Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca llevarlo adelante y controlarlo. Desde el Ministerio de Defensa Nacional damos el apoyo logístico a través de un importante número de Oficiales y personal subalterno en todo lo que es la logística, fundamentalmente de nuestro Ejército Nacional, que se ha preparado para ello.

Puedo decir que se realizó una proyección que luego se debió ajustar sobre la marcha, en cuanto a contar con el tiempo necesario para llevarlo adelante. Se han presentado una serie de dificultades, que fueron evaluadas por los Ministerios de Ganadería, Agricultura y Pesca y de Defensa Nacional, como por ejemplo no encontrar a muchos productores en sus lugares de residencia y que el censo no tuviera carácter obligatorio. De todas maneras, en la marcha se pudieron subsanar todos estos hechos y se pusieron en práctica medidas correctivas que han dado como resultado poder tener, en un horizonte bastante cercano, la culminación del censo.

No ha sido parejo el censo en todo el país. Existen Divisiones del Ejército donde ya se está alcanzando un 90% de gente censada y en otros lugares menos; pero en la medida en que se va terminando la tarea en ciertos lugares, el mismo personal capacitado está reforzando aquellas zonas con mayor dificultad. O sea que el horizonte es poder llegar a su finalización. Estamos muy contentos con el trabajo realizado desde el Ministerio de Defensa Nacional en coordinación con el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, pues nos parece algo muy importante para el país.

Hemos tenido dificultades en algún departamento, que son por todos conocidas. Estoy hablando de denuncias de irregularidades en el desempeño de las funciones -en particular en Fray Bentos- realizadas por parte del propio personal. El hecho de que el personal subalterno pueda llegar a los mandos naturales del Ministerio para hacer esas denuncias, creo que enaltece la función. A veces no resulta sencillo tener correspondencia en una línea de mando para poder hacer este tipo de denuncias; por eso dije que acciones de este tipo enaltecen la función y al material humano involucrado, en este caso, un cabo.

Una vez enterado de esta situación, el señor Ministro, en acuerdo con el Comandante en Jefe del Ejército, dispuso una investigación administrativa en forma urgente -de acuerdo a lo establecido en el Decreto Nº 500/91- que se llevó adelante en el correr de la semana pasada. Nosotros hemos estado acompañando al señor Ministro en las conversaciones que ha mantenido con el Comandante en Jefe del Ejército y podemos decir que se han verificado responsabilidades bastante importantes desde el punto de vista de las irregularidades cometidas que, adelanto, serán sancionadas con el rigor necesario. Se trata de una irregularidad cometida por un funcionario público que en este caso estaba al mando de un personal importante y sobre quien se había depositado un grado de responsabilidad importante para el país también. Como comprenderán, no quiero entrar en detalles de nombres, grados ni características de la sanción porque esto está aún en proceso de investigación. Ahora bien, debo decir que son muy importantes las sanciones aplicadas y que este asunto está por pasar a la justicia militar. Inclusive, el Comandante en Jefe del Ejército ha estado en contacto con el Presidente del Supremo Tribunal Militar para habilitar los procedimientos correspondientes en la justicia militar -a la que obviamente le competen los delitos militares- y eventualmente pasará a la órbita civil los delitos que pudieran tener ese carácter civil, si es que han existido.

Esta sería la parte negativa de todo este asunto. De todos modos, quiero quedarme con lo positivo, que es el censo, por su importancia para el país, y también rescatar la acción de soldados con honor que pueden llegar por encima de líneas de mando que no responden, para denunciar donde deben hechos que no son adecuados.

SEÑOR GALLO.- Agradezco al señor Subsecretario la información brindada.

Quisiera saber si se pueden conocer las causas de las irregularidades.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- Las causas tienen que ver con firmar horas de funcionamiento no realizadas. Asimismo, con negarse a prestar atención a un planteo realizado por el subalterno que denuncia el hecho en sí, responsabilizando con esto a jerarquías de la propia Unidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- En lo que tiene que ver con la Fuerza Aérea, que es un tema que nos preocupa a todos, quisiera plantear algunas inquietudes con respecto al grado de egreso o de salida de la Fuerza de oficiales recibidos en la Escuela Militar de Aeronáutica, que se van por razones de carácter comercial.

Es sabido que pasan a otro escalafón los que no tienen aptitud para vuelo; al menos así lo tengo entendido. Creo que eso podría funcionar correctamente en un sistema en el que exista un nivel importante de recursos humanos. Sin perjuicio de que sea así, quisiera saber cuál es la preocupación del Ministerio de Defensa Nacional -en el caso de que la tenga- respecto de aquellos que egresan de la Escuela Militar de Aeronáutica, que hacen la carrera y se van por motivos económicos o de otro tipo. Me refiero a los Oficiales, pues la inquietud general que he recibido es que hay una oficialidad joven que luego de ser ayudada por el Estado a hacer la carrera, se retira muy tempranamente de las Fuerzas Armadas para proseguir su actividad laboral en áreas ajenas a la formación y al desarrollo de la carrera militar.

SEÑOR SUBSECRETARIO.- No sé si el señor Presidente se refiere específicamente al pase a retiro de una cantidad importante de funcionarios de nuestra Fuerza Aérea -pilotos, en particular, y también aerotécnicos- situación que por distintas circunstancias ha sido de pública notoriedad en los últimos tiempos. Sin dudas, se trata de un tema que preocupa mucho al Ministerio de Defensa Nacional y también al Comando de la Fuerza Aérea. Existen estadísticas al respecto y se está trabajando en ese sentido. La globalización y en particular la demanda de pilotos generada en los últimos tiempos a nivel mundial -como así también lo que sucederá de aquí a 25 o 30 años- son realmente alarmantes. Esto lo ha vivido Sudamérica en países en donde nada hacía pensar que los pilotos de sus fuerzas aéreas, que tienen un nivel de remuneración importante -como es el caso de Chile- pudieran integrarse a la actividad privada. En la actualidad, la actividad privada genera una demanda de cientos, de miles de pilotos en nuestra América Latina y, fundamentalmente, en la zona asiática. Reitero que es alarmante lo que ocurrirá dentro de algunos años, de acuerdo con las proyecciones existentes.

Concretamente, tenemos dos vías de acción que pensamos reflejar en un proyecto de ley que será remitido al Parlamento nacional a la brevedad posible. Una de ellas tiene que ver con el sustento económico de una forma mucho más realista de la que tenemos hoy; y, la otra, con la posibilidad de que el Estado pueda resarcirse de lo mucho que invierte en la formación de pilotos. Entonces, apuntamos a la mejora desde el punto de vista económico y a que el Estado pueda resarcirse al establecer un plus a las empresas que contraten a nuestros funcionarios, que irá en relación inversa a la cantidad de años trabajados en el grado. Como dije, enviaremos al Parlamento una iniciativa con estas características en muy poco tiempo. Sabemos que por sí sola no será suficiente pero lo que procuramos es mitigar esta gran sangría que se está produciendo. Somos conscientes de que esta situación no se da únicamente en nuestra Fuerza Aérea, sino también en otras áreas de carácter técnico y profesional del Estado. De todos modos, quizás este proyecto de ley pueda significar un disparador para otras ramas de forma tal de proteger al Estado y permitir a la gente trabajar pero logrando un equilibrio, que es a lo que se tiende. No se pretende cortar las alas a la gente, pero sí que la población en general no vea que el dinero que se invierte en determinado tipo de profesionales, en este caso, se va como agua entre las manos por un mejor postor en un mundo y en una región que avanzan y crecen.

SEÑOR GALLO.- Quiero ratificar lo expresado por el señor Subsecretario. Casualmente, esta semana un grupo de parlamentarios concurrió al Parlamento Latinoamericano y recibió una invitación para visitar la compañía Copa Airlines. Cuando los consultamos acerca de si había uruguayos en la plantilla de personal se nos dijo que tenían algunos pilotos del sector civil pero también otros de la Fuerza Aérea. Si no recuerdo mal, creo que hablaron de que había de tres a cinco pilotos uruguayos, solo en esta compañía.

SEÑORA TOPOLANSKY.- El caso de la compañía Copa Airlines es bastante conocido. Algún piloto militar me comentó que hay un verdadero asedio de ofrecimientos por lo que la situación es complicada porque, obviamente, la gente piensa en su futuro.

Puede ser un disparate -en todo caso, pido que lo tomen entre comillas- pero se me ocurre que una posible salida para este tema podría ser buscar un tipo de acuerdo público-privado de modo de no perder totalmente ese recurso humano, esto es, autorizarlo a cumplir un tiempo en el sector privado y que luego retorne. Podría ser una suerte de intercambio por el cual no se perjudiquen las lícitas motivaciones económicas de estos funcionarios y la Fuerza y el país no pierdan esos recursos humanos. Habría que buscarle el sustento jurídico para que el personal permanezca en su condición de militar pero goce de una especie de licencia. Considero que si nos ponemos a trabajar podemos encontrarle la vuelta a este tema. Además, en el caso de los aviadores, la cantidad de horas de vuelo es muy importante y a veces Uruguay tiene dificultades para proporcionárselas.

Si se lograra armonizar este sistema podría ser una salida aunque, obviamente, habría que pactar con las compañías que llegan al Uruguay y reclutan el personal. Inclusive, no sé si este problema no lo tienen también otros países latinoamericanos, pero si fuera así, quizás se podría buscar una solución más global o un acuerdo internacional. Me parece que si no tomamos uno de esos caminos va a ser muy difícil salir de esto porque la demanda tira mucho y el transporte aéreo se usa cada vez más. Hay un abismo entre la modalidad de uso del transporte aéreo de hace veinte años y la actual. Quiere decir que, además de la cuestión económica, está esta otra cuestión de para dónde va el mundo.

No tengo una varita mágica pero quizás la salida es encontrar una fórmula mixta por la cual se retenga al personal pero no se le corte la oportunidad de ir y venir.

Otro aspecto que veo como positivo es que ese personal va a tener la oportunidad de ganar más experiencia. En la medida en que se va a elaborar un proyecto de ley a este respecto, quise aprovechar esta instancia para dejar planteada esta sugerencia.

SEÑOR ROSADILLA.- El tema a consideración de esta Comisión es muy importante y tiene, sin duda, una fuerte incidencia en pilotos y aerotécnicos. Sin embargo quiero señalar que esta es una parte menor del asunto puesto que, en realidad, tenemos un problema estructural que hay que resolver. Si

bien se nos van aviadores y aerotécnicos, sucede lo mismo con maquinistas, electricistas, choferes, médicos, enfermeros y demás.

Existe una situación que el Ministerio de Defensa Nacional y todo el Gobierno está perfeccionando; me refiero a un diseño estructural y funcionalmente distinto de nuestras Fuerzas Armadas. Hay un tiempo que se agotó. No queremos detenernos en las críticas; la historia cambia y ese tiempo se terminó. Esas Fuerzas Armadas numerosísimas, con determinada estructura, criterios de retiro y demás, tuvo su tiempo; no quiero entrar en ese análisis, pero todos somos conscientes de que esta etapa culminó.

Bienvenidas esas normas legales que ayuden de alguna manera a atenuar estos problemas, pero solamente podrán ser resueltos en forma integral cuando el conjunto de las Fuerzas Armadas sea un instrumento competitivo en el medio en que se maneja. Esto no pasará mientras sean instituciones que, por ejemplo, los médicos y los enfermeros elijan solo para vivir sus primeras experiencias y no para su desarrollo profesional. El problema se resolverá cuando las Fuerzas Armadas sean consideradas una profesión querible para toda la vida y se cuente, además, con los medios necesarios. Es cierto que hay pilotos que se van porque les ofrecen mejores sueldos, pero posiblemente otros tantos lo hagan porque no tienen medios suficientes para llevar adelante su vocación, que es volar.

Señalo todo esto porque el problema es más grande y el país lo va a tener que discutir dentro de muy poco tiempo; mientras tanto, bienvenida esta normativa que se nos anuncia están por remitir. Simplemente intento dar una alerta para que se tenga en cuenta que no se trata de un problema focalizado ni exclusivo de la Fuerza Aérea sino de un diseño institucional de las Fuerzas Armadas que es de otra época; por cierto, tendremos que trabajar para transformarlo.

SEÑOR BATISTA.- Deseo señalar a la señora Senadora que no está tan equivocada con las manifestaciones que ha realizado, pues Copa Airlines les permite a sus pilotos volar y, además, mantener el Servicio Aéreo Panameño.

Tengo el honor de trabajar en la reestructura que mencionó el señor Subsecretario, que está muy avanzada -prácticamente a punto de finalizar- y es uno de los caminos que se trató.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor Subsecretario de Defensa Nacional y sus asesores.

(Se retiran de Sala el señor Subsecretario de Defensa Nacional y sus asesores.)

SEÑOR NIN NOVOA.- Sugeriría hacer una pequeña modificación de redacción, dado que el artículo único comienza con el verbo “Modificar”, cuando debería decir “Modifícase”.

Por su parte, el artículo 103 comienza: “Los Oficiales pertenecientes al Cuerpo de Comando, cualquiera sea su grado, podrá optar”, cuando debería decir “podrán optar”, en plural. Además, habría que agregar comillas a dicho artículo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo único con las modificaciones propuestas.

(Se vota:)

5 en 5. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Si no hay inconvenientes, propongo como miembro informante al señor Senador Nin Novoa.

(Apoyados)